



Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), julio-agosto 2026,
Volumen 10, Número 4.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i4

DOMINIO MARÍTIMO EN LA ERA POST-PANDEMIA Y LOS CRÍMENES AZULES

**MARITIME DOMINANCE IN THE POST-PANDEMIC
ERA AND BLUE CRIMES**

CALM- SP Mauricio Alvear Oramas
Centro de Estudios Estratégicos y Marítimos, Ecuador

DOI: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i4.25804

Dominio Marítimo en la Era Post-Pandemia y Los Crímenes Azules

Mauricio Alvear Oramas¹alvear11@hotmail.com<https://orcid.org/0009-0002-1212-1275>

Centro de Estudios Estratégicos y Marítimos

Academia de Guerra Naval

Ecuador

RESUMEN

El artículo analiza cómo la pandemia de COVID-19 ha generado un punto de inflexión en el dominio marítimo global, evidenciando vulnerabilidades en las cadenas de suministro y operaciones navales que sostienen el 90% del comercio mundial. Este contexto ha impulsado la transformación del concepto clásico de dominio marítimo, que antes se basaba en la superioridad naval resultante del número de buques, toneladas y capacidad ofensiva, hacia una visión más compleja que incorpora capacidades tecnológicas, económicas, sanitarias y estratégicas multidimensionales, entre otras. La competencia global por el control del mar se ha intensificado en un ambiente multilateral donde la resiliencia, la adaptabilidad y la gestión de contar con infraestructuras críticas, se han vuelto esenciales para la hegemonía marítima. Además, se destaca la presencia de nuevos actores y la reconfiguración de estrategias marítimas que combinan métodos convencionales y asimétricos, como la guerra híbrida, los crímenes azules y el ciberespacio, que realinean la lucha por la hegemonía en un orden mundial fragmentado y complejo. Potencias tradicionales como China, Estados Unidos y Rusia, junto con actores regionales y no estatales, juegan roles cruciales en esta dinámica. La seguridad marítima se convierte en un elemento clave para la estabilidad, el desarrollo económico y la política global, enfrentando desafíos que requieren cooperación, innovación tecnológica y un enfoque integral del poder marítimo.

Palabras clave: dominio marítimo, hegemonía global, poder naval, guerra híbrida, crímenes azules

¹ Autor principal

Correspondencia: alvear11@hotmail.com

Maritime Dominance in the Post-Pandemic Era and Blue Crimes

ABSTRACT

This article analyzes how the COVID-19 pandemic has created a turning point in global maritime dominance, highlighting vulnerabilities in the supply chains and naval operations that underpin 90% of world trade. This context has driven the transformation of the classic concept of maritime dominance, previously based on naval superiority derived from the number of ships, tonnage, and offensive capabilities, toward a more complex vision that incorporates multidimensional technological, economic, health, and strategic capabilities, among others. Global competition for control of the sea has intensified in a multilateral environment where resilience, adaptability, and the management of critical infrastructure have become essential for maritime hegemony. Furthermore, the article highlights the emergence of new actors and the reconfiguration of maritime strategies that combine conventional and asymmetric methods, such as hybrid warfare, blue crimes, and cyberspace, which are realigning the struggle for hegemony in a fragmented and complex world order. Traditional powers such as China, the United States, and Russia, along with regional and non-state actors, play crucial roles in this dynamic. Thus, maritime security becomes a key element for stability, economic development, and global politics, facing challenges that require cooperation, technological innovation, and a comprehensive approach to maritime power.

Keywords: maritime dominance, global hegemony, naval power, hybrid warfare, blue crimes

*Artículo recibido 15 julio 2026
Aceptado para publicación: 23 agosto 2026*



INTRODUCCIÓN

La pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto profundo y multifacético en el orden mundial, desencadenando una serie de crisis que han desestabilizado la estructura global existente. Uno de los efectos más inmediatos fue la interrupción de las cadenas de suministro, que se vio afectada por el cierre de fábricas, restricciones de transporte y la disminución de la mano de obra. Estas disrupciones provocaron escasez de productos esenciales y un aumento en los costos, lo que a su vez afectó a la economía global y la confianza en la interdependencia económica entre países.

La pandemia de COVID-19 marcó un punto de inflexión en la historia contemporánea al afectar profundamente no solo la salud global, sino también las dinámicas estratégicas internacionales. El sistema marítimo mundial, que sostiene aproximadamente el 90% del comercio global, evidenció vulnerabilidades críticas durante la crisis sanitaria, desde interrupciones en las cadenas de suministro hasta limitaciones operativas en las fuerzas navales y flotas mercantes.

Estos impactos reorganizaron las prioridades y estrategias en materia de dominio marítimo, imponiendo la necesidad de repensar el control y la seguridad en un mundo donde las pandemias y otras crisis globales cuando se presentan pueden alterar repentinamente el equilibrio de poder y las rutas comerciales esenciales.

El concepto clásico de dominio marítimo, basado históricamente en la capacidad para controlar físicamente las rutas y espacios marítimos estratégicos, desde las grandes guerras mundiales hasta la Guerra Fría, se ha transformado en la era postpandemia; el dominio marítimo ha sido un pilar fundamental en la configuración de las relaciones internacionales y la seguridad global. Este artículo examina cómo estos hitos han influido en la evolución de las operaciones de control del mar y la necesidad de adaptación de los conceptos de dominio marítimo en un mundo cambiante.

Hoy, la hegemonía marítima, se disputa en un escenario multilateral y multidimensional donde las influencias sanitarias, tecnológicas y económicas se entrelazan con las tradicionales consideraciones de las operaciones navales.

El control del mar ya no solo implica superioridad naval y logística, sino también la capacidad para gestionar vínculos en un contexto global, proteger infraestructuras críticas, asegurar la resiliencia ante



disrupciones y mantener la conciencia en el poder político de la importancia de desarrollar un poder marítimo en un entorno más volátil y competitivo.

El problema central que aborda este artículo es la transformación del dominio marítimo en un mundo postpandemia, donde la competencia por la hegemonía global se intensifica y los conceptos tradicionales de control del mar se ven desafiados por nuevas realidades. El artículo busca una visión clara y actualizada sobre la importancia del dominio marítimo en la nueva lucha por la hegemonía global, fundamentada en hechos históricos y en los desafíos contemporáneos que enfrentan las armadas y los Estados.

En el ámbito de la seguridad nacional, aunque los términos estrategia naval, estrategia marítima y estrategia militar a veces se usan de forma independiente, están estrechamente vinculados en su función y alcance.

La estrategia militar es el marco más amplio, abarcando el empleo coordinado de todas las fuerzas armadas para lograr objetivos políticos, en tiempos de paz, crisis o conflicto. Dentro de esta, la estrategia naval se centra específicamente en el uso del poder naval y las operaciones navales, mientras que la estrategia marítima considera un espectro más amplio, incluyendo dimensiones económicas, diplomáticas y logísticas, que respaldan la proyección del poder en el dominio del mar. Este dominio marítimo no implica un control absoluto, sino la capacidad efectiva de operar en un espacio marítimo determinado, asegurando la libertad de uso propio y limitando el acceso a los adversarios (Holmes & Yoshihara, 2013).

Es fundamental diferenciar entre poder militar, poder naval y poder marítimo, para comprender la amplitud del significado de dominio marítimo. El poder naval es una parte del poder militar, enfocado en las fuerzas capaces de operar en el mar con fines defensivos y ofensivos, mientras que el poder marítimo es más amplio, integrando elementos civiles y militares como la flota mercante, infraestructura portuaria, guardacostas y la diplomacia relacionada con el mar.

De esta forma, el dominio marítimo se configura como una interacción compleja de fuerzas y estrategias, que va más allá de la mera presencia naval, sino que involucra una gestión integral del poder en el entorno marítimo.



ANÁLISIS

La evolución del dominio marítimo a lo largo de la historia ha estado marcada por hitos que redefinieron constantemente su alcance y significado estratégico. La Primera Guerra Mundial representó un punto de inflexión crucial, donde el control del mar se manifestó no solo en la batalla naval clásica, como en Jutlandia, que ejemplificó la importancia de la flota en la proyección de poder, sino también en la innovadora guerra submarina alemana que impactó decisivamente en la logística aliada.

Esta guerra también subrayó la interdependencia entre el control marítimo y la logística, evidenciando que el dominio del mar no solo se trata de la batalla naval, sino de asegurar las líneas de suministro.

La Segunda Guerra Mundial amplió este horizonte, con el protagonismo de nuevas tecnologías como los portaaviones, reflejado en el desarrollo de operaciones emblemáticas como Midway y Normandía, que demostraron que el dominio marítimo es fundamental para la proyección de poder y la economía de guerra.

La Guerra Fría, introdujo una nueva dimensión en el dominio marítimo, donde la competencia entre las superpotencias se extendió a todos los espacios marítimos, donde el poder naval de Estados Unidos y la Unión Soviética llevó el dominio marítimo a la esfera geopolítica global, enfocándose en la disuasión y el control estratégico de vastos espacios marítimos.

Finalmente, la era post-soviética y, más recientemente, la post-pandemia del COVID-19 han puesto de manifiesto la vulnerabilidad de las cadenas de suministro globales y la necesidad de resiliencia² en las operaciones marítimas. Estos acontecimientos resaltan cómo el concepto de dominio del mar se ha ampliado, integrando aspectos militares, económicos y logísticos en un mundo cada vez más interconectado y volátil, constituyendo la base para la actual lucha por la hegemonía mundial en la era post-pandemia.

La evolución del pensamiento estratégico marítimo desde el siglo XIX hasta la actualidad refleja una transformación profunda en la conceptualización del poder marítimo y naval, con el dominio marítimo como eje central. Inicialmente, teóricos como Carl Von Clausewitz y Antoine-Henri Jomini sentaron las bases del arte de la estrategia desde un enfoque terrestre, mientras que Alfred Thayer Mahan

² Resiliencia: capacidad de superar adversidades.



revolucionó la visión al posicionar el dominio del mar como pilar fundamental para el poder nacional, orientando a las grandes potencias a construir flotas que definieran la geopolítica moderna. Su énfasis en la batalla decisiva y el control de las rutas marítimas estableció los principios y fundamentos para la proyección del poder naval.

En contraste, en el siglo XXI, el pensamiento estratégico naval ha sido redefinido por estrategias contemporáneos como Andrew F. Krepinevich (Analista político de la época actual, experto en estrategia militar de USA), James Goldrick (Experto australiano contemporáneo en liderazgo y estrategia naval) y los almirantes Gary Roughead y John Richardson (Líderes de la Marina de USA expertos en estrategia naval, defensa y seguridad nacional), quienes en su enfoque multidimensional, va direccionada hacia las tecnologías disruptivas y amenazas asimétricas, que modifican la naturaleza del dominio marítimo.

Conceptos como la negación de acceso y negación de área (A2/AD), junto con las Operaciones Marítimas Distribuidas (DMO), muestran el camino de esta transición hacia modelos que valoran la resiliencia, la dispersión geográfica y la capacidad de adaptación, base para el desarrollo del poder marítimo y naval.

Así, el pensamiento naval contemporáneo reconoce al poder marítimo como una interacción integral entre fuerzas navales, infraestructura mercante, diplomacia y gestión de riesgos, donde la adaptabilidad y la capacidad de disuasión son la nueva clave para sostener la influencia y la seguridad nacional en un mundo globalizado y volátil. En este sentido, la evolución del pensamiento estratégico marítimo es esencial para comprender las dinámicas que definen la lucha por la hegemonía marítima en la era post-pandemia.

Evolución del pensamiento del dominio marítimo

La historia del poder naval no es una sucesión de improvisaciones técnicas y filosóficas, sino que es una evolución en constante movimiento, donde las ideas, las tensiones geopolíticas y los cambios tecnológicos se entrelazan para redefinir continuamente el sentido del dominio marítimo.

Desde finales del siglo XIX hasta la actualidad, el concepto y aplicación del dominio marítimo ha navegado desde un mecanismo de guerra convencional hasta convertirse en un espacio



multidimensional, donde se disputan no solo intereses estratégicos, sino también la capacidad de influenciar a nivel mundial.

El pensamiento de Alfred Thayer Mahan sentó las bases de una visión clásica: el control del mar como condición necesaria para la grandeza nacional. En su obra “The Influence of Sea Power upon History”, Mahan planteaba que la supremacía naval se lograba mediante la destrucción de la flota enemiga en una batalla decisiva, lo que permitiría asegurar las rutas comerciales y proyectar el poder más allá de sus fronteras.

Esta lógica, impulsó la carrera armamentista naval del siglo XX y fomentó la expansión de potencias como Estados Unidos y Gran Bretaña. Sin embargo, la complejidad de los conflictos modernos pronto reveló las limitaciones de una visión centrada en la confrontación directa. Julián Corbett, contemporáneo crítico de Mahan, introdujo una perspectiva alineada a la realidad de la época.

Para Corbett, el control del mar no era absoluto ni permanente, sino funcional y relativo a los objetivos políticos. Su enfoque en la guerra limitada, la integración con operaciones terrestres y el uso selectivo del bloqueo se anticipó a los conflictos asimétricos y las operaciones de disuasión que caracterizan buena parte de la estrategia naval contemporánea.

Posteriormente este pensamiento sufrió cambios con llegada del almirante Raoul Castex, con su obra “Stratégie générale” al incorporar al campo militar la diplomacia, la opinión pública, la logística y el entorno internacional como componentes esenciales de la estrategia naval. Castex fue pionero al concebir la guerra como un fenómeno multidimensional, anticipando a lo que hoy se conoce como guerra de cuarta generación: un conflicto que se libra tanto en el campo de batalla como en los espacios político, económico, informativo y psicológico. Su legado es particularmente relevante en un mundo donde la coacción naval ya no se ejerce solo con cañones, sino con presencia, normas y alianzas.

La Guerra Fría aceleró esta evolución, el mar se convirtió en el escenario silencioso de la disuasión, con los submarinos nucleares (SSBN) como garantes de la estabilidad estratégica. En este periodo, la Marina estadounidense consolidó su rol no solo como fuerza de combate, sino como instrumento de política exterior en tiempos de paz, mediante la presencia naval, a fin de garantizar la libertad de navegación.



Hoy, en un contexto pospandémico marcado por la fragmentación geopolítica, la competencia estratégica y la aceleración tecnológica, el dominio marítimo ha adquirido nuevos niveles de complejidad.

La multipolaridad con el ascenso de China, la reafirmación Rusia y la creciente relevancia del Indo-Pacífico ha reactivado el mar como escenario de rivalidad sistémica. Rivalidad que ha obligado a no enfocarse solo en el plano convencional, apareciendo las denominadas Operaciones “grises”, crímenes azules, ciberataques contra infraestructuras marítimas, drones autónomos, interferencias en cables submarinos y campañas de desinformación, ahora forman parte de un sistema híbrido donde lo militar y lo no militar se entrelazan deliberadamente. En este entorno, el poder naval ya no se mide solo por el número de buques o tonelaje, sino por la capacidad de integrar dominios: mar, aire, tierra, y ciberespacio.

La pandemia lejos de detener, acelero esta evolución. Expuso la vulnerabilidad de las cadenas globales de suministro, reforzando la importancia de la soberanía tecnológica y ha subrayado el valor estratégico de los espacios marítimos aparentemente comunes. En este nuevo escenario, el dominio marítimo no es solo una cuestión de seguridad, sino de gobernanza, sostenibilidad y equilibrio entre potencias, convirtiéndose en los nuevos desafíos del poder naval en el siglo XXI.

Los Nuevos y Renovados Actores en la Lucha por el Dominio Marítimo

Después de la pandemia, el dominio marítimo ha experimentado un cambio significativo en la dinámica de actores y estrategias, marcado por la aparición de potencias tradicionales y el surgimiento de nuevos contendientes, actores estatales y no estatales.

China se destaca como el principal actor en la lucha por el dominio marítimo post pandemia, consolidando su estrategia global a través de la iniciativa del Cinturón y Ruta (BRI), también conocida como “One Belt, One Road” o “Nueva Ruta de la Seda” que busca ampliar su influencia económica y militar en rutas claves, que permitan conectar a China con otros países de Asia, Europa y África, para promover el desarrollo económico, mejorar la conectividad, fomentar la cooperación regional, con el fin de consolidar su influencia geopolítica a nivel mundial.

Para lo cual ha desarrollado una Armada (PLAN, por sus siglas en inglés), para expandir sus capacidades que le permita jugar un papel importante en la implementación de esta iniciativa, ya que la



seguridad marítima es crucial para el éxito de la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI, para lo cual ejerce mecanismos de presión gradual en el Mar de China Meridional y Oriental para consolidar un control estratégico desafiando el statu quo impuesto por USA.

Estados Unidos, por su parte, mantiene su rol como poder establecido y consolidado a nivel mundial, replanteando su estrategia con el “Giro hacia el Indo-Pacífico”, el Golfo Pérsico y sobre todo el Estrecho de Ormuz, fortaleciendo alianzas como el AUKUS, el QUAD, y la coalición anti-Irán, promoviendo operaciones de libertad de navegación (FONOPs), para demostrar poder y proteger el comercio exterior y el derecho internacional en los mares y océanos del mundo, para contrarrestar la expansión China.

Rusia sigue ejerciendo su poder histórico de negación, destacándose en la guerra submarina y ampliando su influencia en el Ártico, una región estratégica, cuyo control abre vías y recursos marítimos hasta ahora poco accesibles.

Potencias regionales como India, Japón y Australia están reforzando sus fuerzas navales para tratar de equilibrar el poder y mantener estabilidad en sus respectivas áreas de influencia, colaborando en alianzas regionales y aumentando su presencia naval para enfrentar amenazas y asegurar rutas comerciales.

De forma silenciosa y con alto grado de violencia, aparecen los actores no estatales, como piratas y narcotraficantes, que compiten de manera creciente con el Estado por el control de espacios marítimos, aprovechando vacíos de control de zonas menos vigiladas. Esto es claramente observable en la región del Pacífico Sur, donde rutas de narcotráfico desde Ecuador, Colombia y Perú se han consolidado como corredores claves para el tráfico ilícito de drogas y delitos conexos.

Las áreas de frontera entre Colombia, Ecuador y Perú son puntos críticos donde grupos armados organizados y cárteles, ejercen dominio territorial sobre ríos y rutas fluviales que desembocan en el mar, facilitando el tránsito de sustancias ilícitas y ampliando su influencia criminal en los espacios marítimos.

Esta dinámica obliga a los Estados a enfrentar desafíos complejos, porque el control del dominio marítimo hoy implica no solo el enfrentamiento entre estados sino también la lucha contra actores irregulares, que ejercen control territorial efectivo en áreas clave para la seguridad y la economía.



El mar se ha convertido en un eje transnacional del crimen que compiten por el dominio marítimo, convirtiendo las rutas marítimas en corredores estratégicos para las organizaciones delictivas que operan con métodos que van desde la corrupción y el soborno en puertos, hasta la implementación de equipos especializados para esconder drogas en embarcaciones pesqueras, semi sumergibles, lanchas Go-Fast, o la compra y control de infraestructuras logísticas.

Este panorama muestra que el dominio marítimo tras la pandemia no es solo la continuación de las tendencias anteriores, sino un escenario en transformación, en donde nuevos actores emergen, y los establecidos se adaptan y responden para mantener o recuperar su hegemonía, en un contexto donde lo económico, político, militar y la seguridad marítima, se entrelazan de forma crucial.

Hacia un Nuevo Orden Marítimo Post-Pandemia

En la era post pandemia, el dominio marítimo se encuentra en plena transformación, impulsado por una competencia multifacética que no busca inevitablemente un conflicto abierto, sino que abre espacios para la cooperación entre actores estatales y no estatales, para alcanzar la hegemonía del dominio marítimo a nivel mundial. Esta dualidad plantea la pregunta, si estamos frente a un nuevo orden marítimo caracterizado por una dinámica de confrontación entre dos o más partes que siguen un patrón o estructura predecible y una cooperación estratégica simultánea.

Desde el punto de vista de la guerra naval, esta competencia se traduce en doctrinas modernas que abrazan la guerra híbrida y la guerra asimétrica, con nuevos actores que utilizan no solo buques convencionales sino también milicias marítimas, organizaciones criminales, fuerzas irregulares y tácticas de baja intensidad para hacer presión o controlar espacios marítimos.

La proliferación de tecnologías como drones y la expansión de la ciberguerra y guerra electrónica refuerzan este escenario, donde la inteligencia artificial y la automatización naval amplían las capacidades de vigilancia, ataque y defensa de forma más precisa y menos expuesta a riesgos humanos.

El factor tecnológico, es un elemento disruptivo fundamental en este nuevo contexto. Los avances en drones ofrecen oportunidades para reconocimiento y ataque a distancias mayores con menor costo y riesgo, mientras que la inteligencia artificial facilita la toma de decisiones más rápidas y efectivas en entornos complejos.



La ciberguerra y la guerra electrónica, por otro lado, rediseñan el dominio marítimo mediante la interrupción de comunicaciones, radares y sistemas de navegación, haciendo que el control del espacio marítimo sea también un combate en el plano digital. Así, el futuro del dominio marítimo está definitivamente construido por una combinación de poder naval tradicional y nuevas capacidades tecnológicas que redefinen no solo cómo se lucha sino también cómo se sostiene la hegemonía en el mar.

El dominio marítimo frente a la amenaza de los crímenes azules

A través de la historia de la humanidad, el mar ha sido concebido de varias formas. De manera épica y de poder, “el mar no es agua, es el espejo que separa continentes, la fuerza que mueve imperios, quien lo entiende, entiende el mundo y quien lo domina escribe su historia”. Desde el punto de vista del poder naval, “Quien domina el mar, domina el comercio. Quien domina el comercio, domina el mundo”, Alfred Thayer Mahan (1890). Pero también de forma negativa, como una provincia anárquica, o la mayor escena del crimen del mundo (Stavridis, 2017). En este último sentido, el mar no solo es un espacio de comercio, transporte, progreso, sino también un escenario donde ocurren delitos graves, actividades ilegales relacionadas íntimamente con los océanos, como la piratería, actividad criminal que ha transitado con la historia de la humanidad, pesca ilegal, tráfico de personas, tráfico de drogas y sus delitos conexos, conocidos como “crímenes azules” que afecta a la seguridad internacional, la economía global, seguridad de los estados y de forma transversal al medio ambiente, desafiando a lo que hoy día se conoce como el “buen orden del mar” (Till, 2004). Fuentes de inestabilidad generadoras de disputas territoriales y de soberanía entre estados y con terceros actores como las organizaciones criminales-narco terroristas, que busca el control del mar y sus rutas comerciales.

Esta nueva dinámica del crimen organizado está azotando al mundo, sin resultados de éxito total en la guerra contra el terrorismo y menos aún contra el narcoterrorismo, al ser una amenaza invisible, que no tiene objetivos claros, calificados por parte por algunos Gobierno como organizaciones terroristas y actores no estatales beligerantes, por el cometimiento de delitos graves que atentan contra el orden y la seguridad del estado y de la sociedad, con el propósito de interferir o desorganizar gravemente las instituciones del gobierno, la economía o la estructura social del país; forzar a las autoridades del gobierno a tomar ciertas acciones o a evitar tomarlas mediante el uso de la violencia o la amenaza;



causar un trastorno significativo en la tranquilidad y el orden público; y generar miedo extremo o pánico entre la gente.

¿Que son los crímenes azules? Como su nombre lo indica son delitos graves cometidos por el crimen organizado, que se desarrollan en el ámbito marítimo y en sus alrededores y que tiene un gran potencial de causar daños muy significativos a las personas y al medio ambiente, que es juzgado, no por el grado de criminalización de las actividades sino por el daño causado, que muchas veces es irreparable. Esto evita que cualquier Estado, de su propia interpretación de los niveles o grados de criminalización, sumado que tener como único objetivo el daño causado facilita la integración de la evidencia a nivel mundial, en el marco de la seguridad marítima. De esta manera se evita diluir y demorar las sentencias o confundir los delitos graves y organizados, con los comunes por desconocimiento de las leyes. Los crímenes azules se clasifican en tres categorías: contra la movilidad, flujos ilícitos y delitos ambientales (Bueger & Edmunds, 2024).

La categorización de la criminalidad marítima

Es importante iniciar reafirmando el concepto integral del mar, el cual debe ser entendido como la cuna de la vida en el planeta y, para la humanidad desde sus albores, fuente de vida, progreso y bienestar. El océano, en sus múltiples dimensiones, constituye un laboratorio natural permanente; sus pesquerías representan una despensa y reservorio alimenticio estratégico; sus fondos marinos albergan valiosas riquezas minerales e hidrocarburos; y su vasta extensión líquida se configura como una arteria esencial del comercio mundial, además de actuar como un regulador climático de alcance global. Históricamente, el mar ha sido escenario de aventuras, ruta de exploradores, cuna de civilizaciones y, en ocasiones, caída de imperios.

Los delitos contra o en el mar y su diversidad

Mirando desde el punto vista de los daños causados, el derecho internacional clasifica en tres grandes categorías. En primer lugar, los delitos contra el transporte marítimo y la navegación, donde se ubica la piratería (costas de Somalia/ sudeste asiático y en el Golfo de Guinea) que han sido abordados en los niveles más altos a nivel mundial, buscando generar estrategias a nivel internacional para minimizar sus efectos, luego está el contrabando marítimo, enfocado en el tráfico de drogas (O. Pacífico Sur), el tráfico de personas, de armas y municiones a un nivel menor y por último los que causan daños



ambientales, con principal atención en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), crimen que no solo perjudica al medio marino, sino a la seguridad alimentaria.

La piratería, el delito en el mar que nunca muere

La falta de leyes efectivas a nivel nacional de los diferentes países y a nivel internacional, geografías propicias para el accionar de los piratas, conflictos sociales en tierra que obliga a las personas a buscar el dinero fácil en el mar, aceptación de la sociedad para calificar a esta actividad como un delito, sumado a la existencia de Estados débiles, donde la facilidad de acceso a recursos ilícitos y embarcaciones rápidas y ligeras, con capacidad de alcanzar grandes distancias, convierten al mar en escenario de riesgo para quien navegue por las aguas que ellos transitan, la falta de control o la poca importancia de parte de los Estados, la importancia de rutas comerciales que no pueden ser evitadas para alcanzar los diferentes puertos de destino, se ven obligados a transitar por esas áreas, exponiéndose al accionar de la piratería, lo que exige una reacción coordinada y sostenida por parte de la comunidad internacional. De los datos sobre piratería (2025-2026), reportados: 135 ataques a nivel mundial, 109 buques abordados de forma violenta, 07 buque y 16 tripulantes secuestrados, es una clara evidencia que la piratería continúa siendo una amenaza relevante para el comercio exterior.

Las áreas con mayores problemas se concentran en el Golfo de Guinea, el Cuerno de África, el Golfo de Adén y el Sudeste Asiático, donde los piratas emplean tácticas violentas como secuestros de los barcos con su tripulación, abordajes armados y robo de las cargas.

A pesar de los esfuerzos de los países y organismos internacionales, la actividad se mantiene, debido a factores como la debilidad institucional, la falta de vigilancia costera y la rentabilidad por el pago del secuestro.

Tráfico de personas y las rutas de la muerte

Actividad que perdura en el tiempo y en la historia de la humanidad, como la forma de lucrar con la desesperación de las personas por migrar de forma irregular en búsqueda de mejores condiciones de vida.

Este fenómeno aparece donde la inestabilidad política, la presión demográfica, la cercanía con países que ofrecen trabajo, seguridad, respeto a la vida, creencias religiosas e inclinaciones políticas, entre



otras, facilita el accionar de los traficantes. La respuesta de los Estados y de la comunidad internacional, busca interrumpir las redes criminales, las rutas de migración por mar y salvar vidas humanas.

La mortalidad en el mar por tráfico de personas es una crisis humanitaria que no desaparece a pesar de los esfuerzos de las Fuerzas navales, con epicentro en los últimos años en el Mediterráneo y el Atlántico, mientras que en el Pacífico sur, disminuyeron con el cambio por vías terrestre a través del Tapón del Darién.

Las posibles soluciones se enfocan en difundir rutas seguras y regulares para la navegación, reforzar la cooperación internacional y dismantelar las redes criminales que lucran con el dolor humano, mas no en minimizar los factores de riesgo: embarcaciones precarias sin ningún medio de seguridad, falta de previsiones logísticas como alimento, agua y combustible, y la explotación directa de los traficantes sin ningún tipo de escrúpulos tanto para migrantes como para la tripulación de la embarcación.

El eslabón más importante de la cadena del narcotráfico

El tráfico de drogas por vía marítima, se ha convertido en el eslabón giratorio de la cadena que ancla con seguridad el sostenimiento a las estructuras criminales transnacional, hoy para muchos países es uno de los principales desafíos de seguridad: Ecuador, México y Colombia figuran como nodos críticos, con incautaciones récord de cocaína y el uso de embarcaciones sofisticadas como semi sumergibles, lanchas rápidas conocidas como Go-Fast, barcos pesqueros convertidos en gasolineras flotantes, combinado con innovación tecnológica, sumado a rutas estratégicas, que les convierten en una amenaza difícil de detectar en el mar.

Ecuador era catalogado como el país más seguro de Sudamérica, comparada muchas veces con Islandia o Suiza, una realidad cuyo argumento se sustentaba en el manejo de y en el ocultamiento de la información, hoy convertido en la autopista de la cocaína hacia Estados Unidos y Europa, y sus delitos conexos, donde los carteles y el crimen organizado han sentado sus bases de operación, convirtiendo al país en una zona de disputa por la posesión del territorio conjuntamente con el estado. La pregunta ¿Quién destruyó la paz de Ecuador? No los ecuatorianos, ya que no son consumidores, ni productores de cocaína. La respuesta está en los grandes consumidores como Estados Unidos, Europa e incluso en Asia y Oceanía, y un comercio complejo, pero bien estructurado por grandes organizaciones transnacionales de tráfico de droga incrustados fuertemente en la sociedad e instituciones del Estado.



Colombia es el principal productor mundial de cocaína. En el 2024, tenía un aproximado de 261.000 hectáreas sembradas con hoja de coca, según el informe de la UNODC. Cuatro departamentos concentran la mayor parte del cultivo: Nariño, Putumayo, Cauca y Norte de Santander, cada uno con más de 30.000 hectáreas de sembríos, siendo líder el departamento de Nariño, donde su capital, Tumaco es conocido como la capital cocalera. Concentra la mayor producción y por su posición estratégica le favorece el tráfico por el Océano Pacífico de forma directa hacia el norte o a través de Ecuador. En conclusión, la mayoría de la droga transita desde Nariño- Putumayo hacia Esmeraldas, Sucumbíos y Carchi, hacia el Pacífico.

México es el principal actor en este drama del narcotráfico, al ser el eje principal no solo de la producción, sino también del transporte, comercialización y lavado de dinero, con carteles que nacieron bajo el concepto exclusivo para la compra y venta de droga, para convertirse en verdaderas corporaciones criminales a nivel internacional, que manejan todo el ciclo productivo de dinero del narcotráfico.

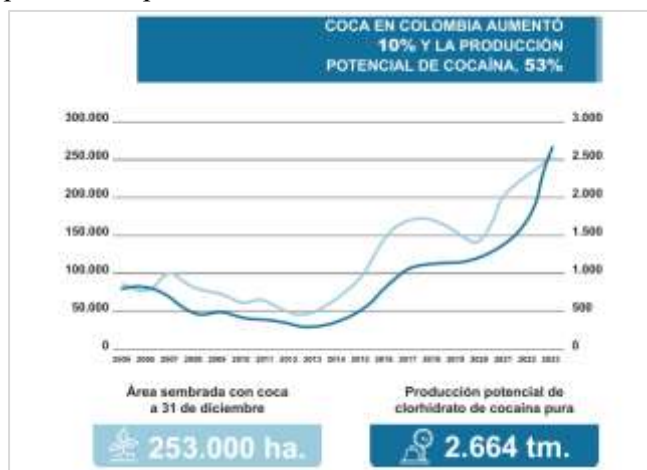
Los cárteles mexicanos se han afianzado como uno de los actores más activos e integrados al mercado mundial de la droga. Entre los más importantes aparecen el Cártel de Sinaloa, el Cártel Jalisco Nueva Generación (CJNG), el Cártel del Golfo, Los Zetas y otros grupos que se han fragmentado en pequeñas agrupaciones delictivas que compiten por tener un espacio en el mercado de las drogas. Su poder económico, logístico y militar iguala o excede al de muchas organizaciones delictivas de otros países e incluso en ciertos espacios de poder compiten con el mismo Estado.

Para comprender la dinámica del narcotráfico, es importante identificar la trazabilidad de la droga desde donde nace y por qué medio llega a su punto de destino. El crecimiento de los cultivos de hoja de coca en Colombia sustentado en El Plan Nacional de Seguridad Integral 2025-2029 del gobierno del Ecuador, en 2023, el área sembrada de coca en Colombia aumentó un 10% y la producción potencial un 53%, lo cual corresponde a 2.664 tm. de producción potencial de clorhidrato de cocaína pura (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito UNODC, 2025). (Ver Figura 1). Los departamentos de Putumayo y Nariño son el epicentro de esta maquinaria del terror, no solo por la cantidad de cultivos, sino porque concentran laboratorios y rutas fluviales que permiten conectar estas economías ilícitas con



el Pacífico, donde las aguas jurisdiccionales de Ecuador es el medio marítimo por donde fluye el mayor porcentaje.

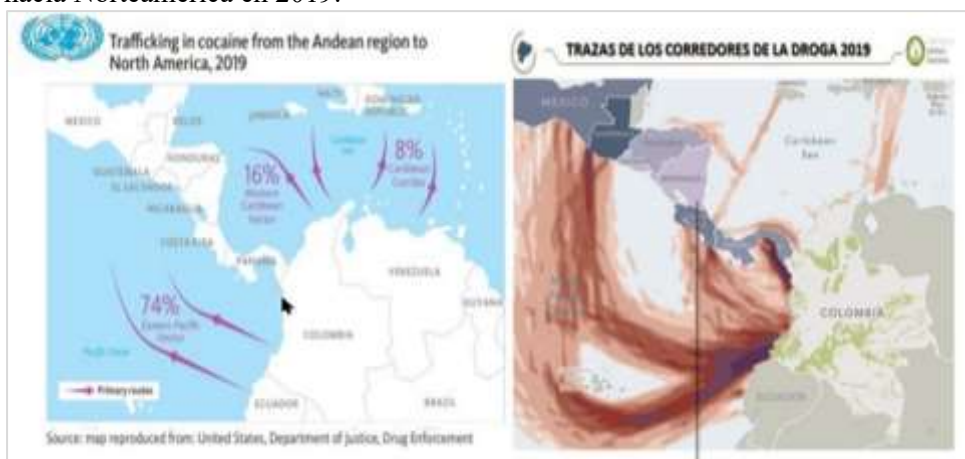
Figura 1 Evolución de la siembra y producción potencial de cocaína 2005-2023.



Nota. La figura 1 muestra la evolución de la siembra y producción potencial de cocaína 2005-2023. Elaborado por la Oficina contra la Droga y el Delito de Naciones Unidas y el Gobierno de Colombia para el informe: “Colombia, monitoreo de territorios con presencia de cultivos de coca 2023”, Evolución de la siembra y producción potencial de cocaína 2005-2023, obtenido de: https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia_informe_monitoreo_2023.pdf

De los informes obtenidos de las Armadas de Ecuador, Colombia y la Joint Interagency Task Force South (JIATF-S), las rutas han evolucionado cambiando su patrón de navegación, iniciando en el territorio continental (Ver Figura 2): salidas desde Esmeraldas, Manabí y, en algunos casos, desde Tumaco (Colombia), tránsito por aguas cercanas a las Islas Galápagos, convirtiendo a las Islas y su Zona Económica Exclusiva (ZEE) en el santuario para coordinación, re abastecimiento o relevo de embarcación.

Figura 2. Se evidencian en forma clara las rutas de la droga, donde se puede apreciar las trazas de la gran cantidad de contactos en las inmediaciones de las Islas Galápagos. Rutas desde la región andina hacia Norteamérica en 2019.



Nota. La figura 2 muestra los corredores de tráfico de cocaína desde Colombia y Ecuador hacia Centroamérica, México y el Caribe. Se destacan tres vectores principales: 74% por el Pacífico oriental, 16% por el Caribe occidental y 8% por el corredor caribeño. Fuente: United States, Department of Justice, Drug Enforcement (2019).

En el corredor marítimo del Pacífico Occidental, los puertos se han convertido en el centro de gravedad, no solo para el manejo del comercio exterior de Sudamérica, sino también del crimen transnacional, pues conecta a los países de la región con los principales mercados del mundo, sobre todo de Asia, Norteamérica y Europa, donde los puertos de Buenaventura, Manta, Guayaquil, Callao, y Chancay, entre otros, funciona como los nudos estratégicos, que permiten el movimiento de contenedores y carga al granel, que sostienen la economía nacional de los diferentes países de la región. Esta misma importancia ha convertido a los puertos en áreas vulnerables, por sus limitadas capacidades para garantizar un control efectivo frente a la complejidad de las operaciones portuarias, donde el narcotráfico ha desarrollado tácticas y mecanismos de ocultamiento de cargas ilícitas.

Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) un crimen contra el mar

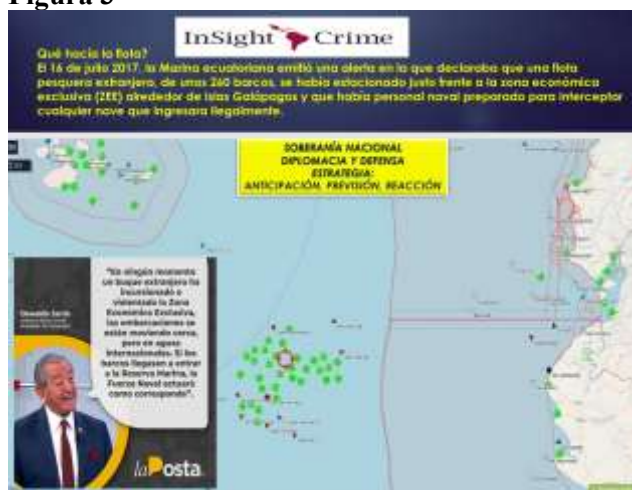
La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), no es solo un problema ambiental y de afectación económica a las poblaciones costeras que por historia dependen de la pesca para subsistir, sino que es un factor que representa una amenaza directa para la seguridad alimentaria y la soberanía marítima de los Estados, como ocurre en el Pacífico Sur.

La presencia de flotas extranjeras en áreas cercanas a las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) sobre todo a ecosistemas frágiles, como es el caso de las Islas Galápagos (Ver Figura 3), incrementa la presión sobre el archipiélago, afectando a los recursos de los cuales dependen la población isleña y destruyen un patrimonio natural de la humanidad.

En la Figura 3, se puede observar la gran cantidad de contactos detectados de una flota pesquera extranjera frente a la Zona Económica Exclusiva de Galápagos, 2017.



Figura 3



Nota. La imagen de la figura 3, muestra la alerta emitida por la Marina ecuatoriana el 16 de julio de 2017 sobre una flota de aproximadamente 260 barcos pesqueros estacionados cerca de la ZEE de las Islas Galápagos. Incluye la declaración del General

El problema central que aborda este artículo es la transformación del dominio marítimo en un mundo postpandemia, donde la competencia por la hegemonía global se intensifica y los conceptos tradicionales de control del mar se ven desafiados por nuevas realidades. El artículo busca una visión clara y actualizada sobre la importancia del dominio marítimo en la nueva lucha por la hegemonía global, fundamentada en hechos históricos y en los desafíos contemporáneos que enfrentan las armadas y los Estados.

De esta forma, el dominio marítimo se configura como una interacción compleja de fuerzas y estrategias, que va más allá de la mera presencia naval, sino que involucra una gestión integral del poder en el entorno marítimo.

CONCLUSIONES

La pandemia evidenció que el poder naval tradicional ya no satisface las demandas actuales; el dominio marítimo requiere integrar capacidades tecnológicas, sanitarias, económicas, militares, de seguridad y de resiliencia, para mantener la hegemonía del poder del Estado frente a las nuevas amenazas.

La criminalidad marítima o llamados ahora como los crímenes azules (piratería, narcotráfico, pesca ilegal, tráfico de personas) se ha consolidado como un factor desestabilizador que compite con los Estados por el control de espacios marítimos, obligando a los países a replantear sus doctrinas de seguridad, defensa y cooperación internacional.

Ningún Estado puede enfrentar por sí solo los desafíos del dominio marítimo postpandemia frente a amenazas que muchas veces desafían al poder de los Estados; se requiere fortalecer alianzas vecinales, regionales y globales, mecanismos de gobernanza marítima y marcos legales internacionales que permitan combatir eficazmente los crímenes azules.

Los conflictos de esta época nos demuestran que la inteligencia artificial, los drones, la ciberguerra y la guerra electrónica vinieron para quedarse y redefinir el control del mar, ampliando las dimensiones del poder marítimo hacia el ciberespacio y la gestión de infraestructuras críticas.

El dominio marítimo debe entenderse como un fenómeno de integración de fuerzas navales, flotas mercantes, diplomacia, infraestructura portuaria y gestión ambiental, donde la seguridad marítima depende de la estabilidad política y el desarrollo económico mundial.

La existencia de amenazas no solo convencionales sino también asimétricas que operan y compiten por el control del mar obliga a los Estados a desarrollar doctrina para ejecutar operaciones marítimas distribuidas y resilientes, que permita asegurar la libertad de navegación y la protección de las líneas de comunicaciones marítimas frente a actores estatales y no estatales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

RM Forwarding. (2020, octubre 6). Comercio marítimo: Tres años de retroceso por el COVID-19.

<http://rm-forwarding.com/2020/10/06/comercio-maritimo-tres-anos-de-retroceso-por-el-covid-19/>

Mundo Marítimo. (2020). *Proyecciones globales de freight forwarding post pandemia 2020–2025*.

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/proyecciones-globales-de-freight-forwarding-post-pandemia-2020-2025>

Diario del Puerto. (2020). *El transporte marítimo ante el reto de la gestión ordenada o la simple supervivencia*.

<https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/el-transporte-maritimo-ante-el-reto-de-la-gestion-ordenada-o-la-simple-supervivencia-BG24883332>

Infobae. (2025, octubre 27). Capturaron en Manabí al presunto enlace narco entre Colombia, México y

Ecuador. <https://www.infobae.com/america/america-latina/2025/10/27/capturaron-en-manabi-al-presunto-enlace-narco-entre-colombia-mexico-y-ecuador/>



GK City. (2025, octubre 26). El mar tomado: Pescadores sobreviven entre piratas, extorsiones y narcos.

<https://gk.city/2025/10/26/mar-tomado-pescadores-sobreviven-entre-piratas-extorsiones-narcos/>

RM Forwarding. (2024, diciembre 3). Alianzas que revolucionarán el transporte marítimo en 2025.

<http://rm-forwarding.com/2024/12/03/alianzas-que-revolucionaran-el-transporte-maritimo-en-2025/>

SP Logistics. (2025). El futuro del transporte marítimo: Innovaciones y sostenibilidad.

<https://web.splogistics.com/blog/post/1154/el-futuro-del-transporte-maritimo-innovaciones-y-sostenibilidad>

Impackta. (2025). Transporte marítimo post pandemia. <https://impackta.com/transporte-maritimo-post-pandemia/>

[pandemia/](https://impackta.com/transporte-maritimo-post-pandemia/)

Naucher. (2025). Las lecciones que nos ha dejado la pandemia en la cadena de suministro marítima.

<https://www.naucher.com/las-lecciones-que-nos-ha-dejado-la-pandemia-en-la-cadena-de-suministro-maritima/>

Armada del Ecuador. (s.f.). Sitio web oficial. <https://www.armada.mil.ec>

Ministerio de Defensa del Ecuador. (2023). Memorias de gestión 2020–2023. Ministerio de Defensa del Ecuador.

Salinas, M. (2025, octubre). Conferencia sobre el Poder Naval en el siglo XXI: ¿Cuál es el fin de la adaptación tecnológica para el diseño del poder en el siglo XXI? [Conferencia].

Bueger, C., & Edmunds, T. (2024). Blue crime: Pirates, smugglers, and ecocriminals. *In Understanding Maritime Security* (pp. 87–96). Oxford University Press.

<https://doi.org/10.1093/oso/9780197767146.003.0005>

Toro Vargas, J. P. (2020). Desorden en el mar: Estados frágiles, dinero sucio y embarcaciones menores.

En Ensayos sobre Estrategia Marítima (pp. 122–130). Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

Sánchez, N. (2026, junio 26). Cáteles mexicanos controlan gran parte de producción de drogas, alerta el Informe Mundial sobre las Drogas 2026 ONU. Infobae.



<https://www.infobae.com/mexico/2026/06/26/carteles-mexicanos-controlan-produccion-de-drogas-alerta-el-informe-mundial-sobre-las-drogas-2026-onu/>

Ministerio de Defensa Nacional del Ecuador. (2025). Plan Nacional de Seguridad Integral 2025–2029.

<https://www.defensa.gob.ec>

Jarrín Román, O. (2026, mayo 11–15). Seguridad regional y continental [Conferencia]. Curso Avanzado en Políticas de Seguridad Marítima William J. Perry, Academia de Guerra Naval del Ecuador, Guayaquil.

Stavridis, J. (2017). Sea power: The history and geopolitics of the world's oceans. Penguin Press.

Till, G. (2004). Seapower: A guide for the twenty-first century. Frank Cass.

